

米合衆国における契約運賃制

論争の史的考察 (二・完)

高 村 忠 也

Shipping Act と契約運賃制

一九一六年 Shipping Act の制定以来、船舶院並びにその後身(註¹)及び裁判所は、個々の契約運賃制に対する同法の適用について審理の機会に、少なからず接した。

そこで以下契約運賃制についての海事行政機関及び裁判所の見解を、主要な事件によって考察してみよう。

(a) 海事行政機関の判定

(i) Eden Mining Co., et al. v. Bluefield Fruit & S. S. Co. (1922)

一九一六年の Shipping Act の下において一手運送契約に関する最初の事件は Eden Mining Co. v. Bluefield Fruit & S. S. Co. である。(註²)申立人荷主は、運送人にその全貨物の輸送を委託することに同意した荷主からよりも、一層高い運賃を彼らより取立てることは、第十四条、第十六条及び第十七条に違反する旨、また申立人は損

米合衆国における契約運賃制論争の史的考察

害賠償を受ける権利を有する旨申立てた。被審人運送人は、もし荷主がニューオーリーonzと運送人のニカラグアの寄港地間に輸送されるすべての貨物について、排他的に同運送人を愛顧することに同意するならばブルーフィールド向けに運送される若干の貨物について、表定運賃の四〇パーセントを割引く——他方それに同意しない荷主は二五パーセントの割引を受けるにすぎない——ことを約していた。

船舶院は、かゝる行為は不当に差別的であると判定を下し、その論拠をコモン・ローと同法の第十六条並びに第十七条においた。純然たる報復に関連した *Menacho v. Ward* (1886) における事実、本件を誤って類推し、船舶院は前記事件について曰く、

「一般運送人による一手運送契約に関するコモン・ローの態度は明白に示されている。かゝる契約は、低運賃の代償として運送人は荷主から運送貨物の規則的提供あるいは一定数の貨物もしくは一定量の運送商品を受取ることを目的として行われる場合にかぎり、適法であるというのが、コモン・ローの原理である。」

「他の運送人を愛顧したために、申立人に対して、直接的もしくは間接的の報復を示すような被審人の行為に関しては、いかなる証拠もあげられなかった。」
と説明している。

何らの報復も存しなかったという明白な認定に基づいて、いかにして船舶院が本件を *Menacho* 事件になぞらえたかを推測することは困難である。しかしながらこの認定は、第十四条第一項第三号の違反は存在しないという判定に終った。

そして同法の第十六条及び第十七条に関しては、議会は本条によって、その範囲内の一般運送人に対して、同一の運送サービスを受ける全荷主に、一律の運賃を課徴する義務を負わすよう意図したものであることをまず明らかにして船舶院は、二つのグループに与えられたサービスは同じであると認定し、このような行為は不当に差別的であると判定を下した。

「本法の下で、その運送貨物を、ある運送人に限定することを約する荷主に対して低運賃を供与することは、運送委託の規則性、輸送貨物の数、もしくは、運送商品の量に基づく場合、適法なりや否やを、われわれは決定しようとするものではない。―本件においては、かゝる問題は判定を求むべく提出されていないのがそのゆえである。」という文言よりすれば、船舶院は契約運賃制自体を非難するものではないと判断される。

なお本件に関しては、(i) 契約運賃制は唯一の運送人によって実施され、そして運送人の選択を荷主に拒絶した、(ii) 低運賃は南航貨物についてのみ与えられるのであるが、契約は南航及び北航両貨物について荷主を拘束した、及び(iii) 運送人は、予告なしに運賃引上げをしない何らの保証も与えなかった、これらの諸点がとくに注目される。

(iii) *Rawleigh v. Stoomvart, et al.* (1933)

一手運送契約に関連する船舶院におけるつぎの事件は *Rawleigh v. Stoomvart, et al.* である(註c)。これは蘭領東印度から合衆国向け貿易に従事せる同盟に対し、胡椒について一荷主より提起された申立てである。申立人は *Shipping Act* の第十四条第一項第三号、第四号、第十六条第一号、第二号及び第十七条違反を主張し、そして同一の運送サービスに対して、彼が契約荷主よりも高い運賃を課せられたことを理由として、損害賠償を請求した。証拠によつて運賃以外の点では、申立人に対する差別取扱はないことが明らかにされたので、船舶院における争点は、その排他的愛顧のかわりに、低運賃を与えられた荷主に提供されたサービスと実質的に同一のサービスに対して、非契約運賃を取立てるにあたって、被審人が申立人に不当に差別取扱をしたか否かに係わっている。

船舶院は *Shipping Act* の制定に先だつて行われた、アレキサンダー委員会―海運及び漁業委員会―の調査について論議した後、同法は右委員会の勧告と軌を一にしているものと認定した。船舶院は、契約運賃制は *Shipping Act* によつて、とくに禁止されてもいないし、また一慣行として取締条項のいずれにも違反していないように思うと一般的に見解を述べ、ついでこゝにおける契約運賃制について言及した。

「この当面の審理手続(*proceeding*)には、契約運賃制自体の適法性以外のものに関する争点は含まれていな

い。記録によれば、われわれは、被審人が主張することく、攻撃されているその慣行は貨物の数量、規則性及び流れという包括的な反対給付によって、正に正当化されるものたることが示されていると躊躇することなく判定を下す。これに関連して、被審人の慣行は、彼らがかかる慣行を開始する前後を通じて、実質的にサービスは違っていないがゆえに、違法であるとすることは納得できない。契約運賃制開始の根本理由は、明白に、それを維持するのに大なる資本と経営費を必要とする、確立したサービスを保つ運送人に保護を確保するにあった。これらの理由は、同貿易に従事せる荷主の要求するサービスの規則性と頻繁性の維持にかゝる慣行を採用しなければ不可能となっているかもしれないに必要なる競争状態の安定を確保するために、契約運賃制自体のごとき、あらゆる適当な手段を被審人が採用することを正当化するように見える。」

申立人は、被審人が同人より不法な運賃を取立てているというその主張を支持するために、Eden Mining 事件に依拠した。しかしながら船舶院は、主として、前者においては運送人は独占を達成せんと試みつゝあったという理由で、事実上照して Eden Mining 事件と本事件を区別して、曰く、

「本審理手続における事実は、重要な点で Eden Mining 事件に含まれているものと本質的に異なっており、また右事件における判定は、申立人がもくろんだようには、船舶院をして、本件においても同様の判定を下すよう強いるものではないとわれわれは信ずる。ある事件において到達した結論は、異なった事実が提出される爾後の審理手続において、拘束的な権威をもつものとして、是非則とらるべき先例を構成すると解釈されなければならないということには、われわれは賛成しえない。各申立は、それ自身の記録に基づいて展開された事実の上に立脚しなければならないことは明瞭である。」

これを要するに、運送人は申立人荷主に対して不当に差別取扱をしたというのが本申立の趣旨であり、またサービスの価値もしくは原価において、あるいは運送条件においても、何らの差異も存しないと船舶院は認定したけれどもなお同院は、契約運賃制の使用は、本貿易における荷主の要求する規則的にして頻繁なるサービスを確保するための適当な手段であることを理由にして、違法ではないとの判定を下した。

(iii) Intercoastal Investigation (1935)

一九三五年、商務省船舶局 (Shipping Board Bureau of Department of Commerce) は Intercoastal Investigation において、契約運賃制の使用を禁止する判定を下した (註4)。一九三三年の Intercoastal Shipping Act 制定以前には、両岸—合衆国の太平洋岸と大西洋岸—相互貿易に従事せる運送人は、船舶院に対して、その最高運賃を届出ることを要求されるにすぎなかった。Gulf Intercoastal Conference、Calmar Steamship Corporation 及び Shepard Steamship Corporation はすべて、各々の場合に僅少の差異はあるが、両岸相互貿易において、類似した契約運賃制を採用していた。

これらすべての場合事実は類似しており、そして商務長官—船舶局—の判定は、一つの事件においては違った理由によっていたけれども、本質的には各事件同様であった。Gulf Intercoastal Conference 事件においては、同制度使用の効果の一つはある程度の運賃の安定を取得することには同意したが、しかしながら、船舶局は商務長官に対して、他の運送人は本貿易から締出することが同制度使用の一効果である旨を報告した。同局は Rawleigh v. Steam-vart (1933) には言及しないで、Meracho v. Ward (1886) 及び Eden Mining v. Bluefield (1922) を採用した。

船舶局は Calmar と Shepard に関連する他の二事件においては、商務長官へのその勧告を一九三三年の Intercoastal Shipping Act と一九一六年の Shipping Act に基礎をおき、かくしてその勧告の基礎を Gulf Intercoastal Conference 事件におけるそれから拡張した。同局は両岸運送人が荷主に課する運賃を届出ることを要求されないで、たとその最高運賃のみをそうするよう要求され、そして運送人が自由に運賃競争に従事する場合には、契約運賃制は有効的な目的に役立つことは明瞭であるが、しかしながら事情は Intercoastal Shipping Act—それは、とくに商務省によって認可されないかぎり、運賃は一般に対する三十日未満の予告で変更されないよう要求し、また申立もしくは自己の発意によって、運賃の改訂案を停止し、そしてその適法性について審理を開始する権限を同省に賦与している—によって、変更せしめられている。」と陳述した。

船舶局の結論に対する Gulf Intercoastal Conference の異議—契約運賃制の禁止が外国貿易に及ぼす影響と同制度は *Rawleigh v. Stoomvaart, et al.* (1933) において肯認されたという事実に基づけられていた—への回答において、商務長官はつぎのように述べた。

「両岸相互運送は、外国貿易における運送に伴う輸送事情の多くのものを随伴しないことは周知の通りであり、そして、そこに含まれている認定及び結論は、両岸相互運送に関連し、外国貿易における運送に関係ないことは報告から明瞭である。*Rawleigh* 事件は、外国貿易における輸送に係わり、そこでの争点は、こゝでのそれと異なっており、そしてその判定は、両岸相互運送には支配的な影響を及ぼさないであらう。」

かくして商務長官は、三同盟の最高責任者に、契約運賃制を止めるよう命令した。

(2) Gulf Intercoastal Contract Rates (1936)

商務長官の命令にしたがって Gulf Intercoastal Conference は、その契約運賃を停止し、一九三五年十月に発効すべき新しい運賃と規則を届出た。右同盟はまた長官の命令を不服として控訴を行ったが、商務長官が他の審理が開催されることを条件として Intercoastal Investigation におけるその命令を取消したので、その訴訟を取下げた。この第二の審理が Gulf Intercoastal Contract Rates である(註5)。

新しい運賃と規則は、荷主が同盟—当時はメキシコ湾から太平洋岸向けの貿易において、わずか三定期運送業者から成立っていた—と一手運送契約を結ぶことを条件としていた。商務長官は、提案された契約運賃制は、Intercoastal Investigation において難詰されたものと形式上違っているにすぎないと認定した。同盟は、彼らが本貿易において契約運賃制を採用せんとした理由は、同貿易をはなだしく瓦解せしめた悪意のある運賃切下げを排除するにある旨主張した。これについては、長官は報告書の中で運賃引下げに対する同盟の關係は一九三三年の Intercoastal Shipping Act —決められたすべての運賃の届出を要求した—以前には存在したと述べた。

同盟はまた *Rawleigh v. Stoomvaart, et al.* (1933) に依拠していたので、長官は右事件及び *Eden Mining* 事件に

關して、商務省の態度を理論的に説明し、そして報告書で Rawleigh 事件に言及して曰く、

「同事件は外国貿易における輸送に關連し、そしてその判定は、兩岸相互運送に關連する審理手續には支配的な影響を有しない。Intercostal Investigation (1935) における報告に述べているごとく、

『兩岸相互運送は外国貿易における運送に伴う輸送事情の多くのものを随伴しないことは周知の通りである。』Rawleigh 事件においては、証拠によれば、同貿易において採用された契約運賃制の目的並びに窮極的效果は、運送人をしてそのラインで移動する貨物數量を概算せしめ、そして運賃の安定性とサービスの規則性を保証せしめるにあることが示された。わが外国貿易に従事する運送業者は、何時かつ予告なしに、いかなる國の不定期船によつても激烈な競争を受けるかもしれない。兩岸相互運送とは趣を異にして、運賃の改訂には三十日前に公告される法的要求も存しないし、また商務省は、かゝる改正を停止する何らの權限も与えられていない。外国貿易に従事する航洋不定期船に關しては、彼らはいかなる取締權限にも服しない。

當面の事件においては、荷主は、實際には二運送業者の中から選択する自由を与えられているにすぎないが、しかしながら Rawleigh 事件では、契約運賃制は、目的においてもまた效果においても独占的ではなかった。契約荷主は、その契約条件によつて、關係同盟の構成員のみならず、一盟外運送人—同貿易におけるその他の唯一の運送人—を含み、少なくとも十一の別々の運送業者のサービスを提供されていた。さらにその審理手續における記録によれば、現在本省にある記録とは異なつて、同盟ラインは、他の運送人に同盟への加入を欣然として許容せんとしていることが示されている。

商務省はこゝで、外国貿易におけるすべての契約運賃制を肯認しようとするのではないことが理解されなければならない。いかなるかゝる制度が適法であるかは、各事件における事實によつて決定されなければならない問題である。」

かくして長官は、本契約運賃制は、運送事情によつて正当化されない、また同制度は Shipping Act の第十六条に違反するとの認定を下した。(5) Intercostal Shipping Act は、荷主に適当な運賃の安定を与えていること、(6) 停

止された運賃及び規則の眞の目的は、明白に、荷主が他の運送人のラインを使用するのをさまたげ、また他の運送人がメキシコ湾を起着点とする兩岸相互運送に従事せんとするのを阻むにあること、これらがその理由である。

(v) *Phelps Bros. & Co., v. Cosulich-Societa Triestina D. Navigazione, et al.* (1937)

本件では、海事委員会 (Maritime Commission) は契約運賃制は、もし同盟への加入が盟外運送人に公開されているならば、運送人間に不当に差別的もしくは不正でない。さらに契約運賃制は、荷主に対する損害もまた非契約運賃の不合理も示されていないゆえに、荷主に対して不当な偏頗を結果するものではないと認定している (註6)。

(vi) *Contract Routing Restrictions* (1939)

一手運送契約の使用に係わる重要な事件は *Contract Routing Restrictions* である (註7)。本件は北米合衆国並びにカナダ大西洋岸諸港と欧州の諸港との間に航行する四同盟が使用する荷主契約 (shipper's contract) に関連していた。契約の条件にしたがうには、すべての荷主は、北大西洋岸諸港を起点とし、もしくはそこを通過するその貨物全部を同盟船に船積みすることに同意しなければならなかった。これは契約荷主が、太湖地方から欧州向けに直接サービスを営む盟外運送人を利用できないことを意味した。

海事委員会は、荷主契約の問題について調査を開始した。その命令によって、被審人は、荷主契約は実際には第十四条の本質的禁止規定に違反しているので、何故第十五条によって認可された同盟協定が修正されもしくは廃止されないか、その理由を示すように要求された。同契約は太湖からの荷主と大西洋岸諸港からの荷主との間に不当に差別的であり、不正であり、また合衆国の商業に有害であると海事委員会は認定した。同盟協定を否認する命令にかわつて、被審人は荷主契約を修正するように命ぜられた。

運送人は、現書式の契約は、先物取引 (forward trading) を可能ならしめることによって荷主を裨益し、また運賃を安定することによってサービスを改善するのを助成するがゆえに、必要である旨主張し、また契約の目的は、その

ラインに対して仕事を保有せしめるにある旨を立証した。しかしながら三つの理由、すなわち(イ)運送人は、契約によつて、通常その手に入れえない貨物を取得すべく企図しつつあること、(ロ)契約は大荷主と小荷主とで、またメキシコ湾諸港經由で直接運送する太湖荷主と、大西洋岸諸港ルートを使用する荷主とで、不当に差別的であること、及び(ハ)記録によつてサービスの改善に導く運賃の安定についての主張が裏書きされなかったことを根拠にして、委員会はこれらを有効的な理由として受容れなかった。

海事委員会は、その判定に到達するにあつては、契約の眞の目的は独占をもたらしことであると結論した。しかしながら、結果たる独占は、問題たるその契約運賃制の使用から生ずる利益をはるかに上廻つた合衆国商業に対する弊害をもたらしたと結論を下すに先だつて、委員会曰く、

「單に運送人が荷主の全面的な愛顧を確保するか否かによる、同一サービスに対する運賃の差異は、一見したところ差別的である。こゝでの争点は、かゝる差別取扱が不当もしくは不合理であるか否かということである。この問題を決定するには、われわれは運賃の安定及びその結果たるサービスの安定のごとき、そこから生ずる利益と独占の弊害とを比較考量することを要求される。」

(ii) Pacific Coast European Conference Agreement (1948)

海事委員会は、加盟料金の増額を認可すべきか否か、メンバーの制限を理由にして協定を廃止もしくは修正すべきか否か、及び審理において現われたその他の理由で、それを廃止もしくは修正すべきか否か、及び審理において現われたその他の理由で、それを廃止もしくは修正すべきか否かを決定するために、調査を開始した。審理において法務省、農務省及び商務省は、同盟が契約運賃制を使用するのを非難した(註8)。

問題たる契約運賃制に対する攻撃は、それは Shipping Act の第十四条、十五条、十六条及び十七条に違反するから、同制度はそれ自体として違法であるということであつた。政府代理人は、契約運賃制は独占的であり、不当に差別的であり、合衆国の商業に有害であり、第十四条、十六条及び十七条に違反する制度であり、そして同制度は第十

五条において予想された当事者間の協定ではないがゆえに、それは反トラスト法から除外されない旨の見解を開陳した。海事委員会は、契約運賃制はすべて違法であるという主張を却下し、そして審理から引出された証拠によって、その契約運賃制の使用は、これまで合衆国の商業を害し、差別取扱をし、もしくは Shipping Act のいかなる部分にも違反したこともなく、またそうすることはないであろうと結論を下した。

政府の主張にさからって、このような結論に達するには、海事委員会はもっぱらアレキサンダー委員会の行った調査、自身並びにその前身の判定及び United State Navigation Co. v. Cunard S. S. Co., Ltd. (1932) 並びに Swayne & Hoyt v. United States. (1937) における最高裁判所の判決に依拠した。

議会は契約運賃制の存在を承知しており、(i) もし必要と感づいたならば、運賃延戻制を禁止したごとく、特別にそれを禁止したであろう、(ii) 同制度を非難した行政的判定は、常にその契約運賃制の特殊な点に向けられていた、また(i) 最高裁判所は、Cunard 事件においては、それはまず行政的問題である旨、そして Swayne & Hoyt 事件においては、契約運賃制は第十四条に違反せず、また同一サービスに対する二重運賃の使用は、それ自体として不当に差別的取扱でない旨判決をした。このような結論を海事委員会は下した。そして委員会は「われわれは、契約運賃制は、それ自体として違法であるという先例を見出すことができない。」と述べている。

(iii) Isbrandtsen Company Inc. v. North Atlantic Continental Freight Conference, et al. (1950)

北大西洋諸同盟に関連する一連の事件の最初のものは Isbrandtsen Company Inc. v. North Atlantic Continental Freight Conference, et al. である(註5)。

この事件は、イスブランチェン社が被審人の契約運賃制の設定に対して、ニューヨーク南部地区地方裁判所において取得した暫定的停止命令 (temporary injunction) によって確保された現状を維持するために、イスブランチェン社が行った申立の結果として発生したものである。イスブランチェン社と法務省(参加人)は、契約運賃制は Shipping Act 第十四条第一項第三号に違反するがゆえに違法であり、そして同制度は第十四条第一項第三号に違反し、

またイスブランチェン社を同貿易から締出す権利を同盟に賦与するであろうから、連邦海事委員会 (Federal Maritime Board) は契約運賃制を含む同盟協定を第十五条の下に認可しえないであろうと申立てた。第十四条第一項第三号はすべての差別取扱を禁止しているがゆえに、同一サービスに対して異なった運賃を適用することから、必然的に発生する差別取扱が不当であるか、もしくは不合理であるかは重要でないというのが、イスブランチェン社の主張である。

しかしながら、連邦海事委員会は、種々の理由でもって、第十四条第一項第三号は契約運賃制自体の使用を違法とするものでないという見解を持っていた。

「われわれは、この第十四条第一項第三号は、イスブランチェン社が主張するような効力をもつことには賛成できない。(i) かゝる解釈は、われわれの前身が Shipping Act 制定以来とって来た解釈に反する、(ii) このような解釈は、同法全般の調和的運営を不可能ならしめる、(iii) かゝる解釈は第十四条第一項第三号の適用を運送人の全活動に拡張する―われわれは、そこに記載されているような報復にかぎって適用されるものと考える―、これらがそのゆえんである。」

そして議会は、第十四条第一項第三号を起案した際には、Menacho v. Ward (1886) に見出される形式の報復のみを違法とするつもりであつたように思うと、連邦海事委員会は結論した。

海事委員会は、同貿易からイスブランチェン社を締出す力を同盟に与えんとしているという、イスブランチェン社の主張はこじつけである旨を述べた後、一条項を修正すれば、その貿易における契約運賃制の使用は不当な差別取扱、合衆国商業への有害もしくは同法の違反を招来しなかつたであらう旨の結論を下した。このような結論は、連邦海事委員会のつぎのような認定に基づいていた。

「もし同盟メンバーは、荷主の尊重するサービスを提供すべきであるならば、そのサービスは同荷主からの貨物の規則的取得によつて釣合わされなければならない。これらの相互利益を維持するには、荷主の任意の協力以上の何かゞ約束されなければならないことを同盟は認める。契約運賃制はそのために打出された方策である。荷主は、

本件において、同盟が提出できる運賃の安定性とサービスの規則性は、運賃によって測定される価格の値打ちがあると思う旨証言した。荷主から一手運送契約を取得することによって、運送人は期待できる貨物の概略数量を見積り、その航路に船腹を供給し、そしてその航海数を調整することが一段と良く可能となる。」

(x) Contract Rates-North Atlantic Continental Freight Conference (1952)

一九五二年九月四日 North Atlantic Continental Freight Conference は一九五二年十月一日に発効する契約運賃制の設定について連邦海事委員会に通報した(註10)。

そこで委員会は、契約運賃と非契約運賃間の差額が不当に差別的であるか、また Shipping Act に違反するか否かを決定するために調査を開始した。この調査は Contract Rates—North Atlantic Continental Freight Conference—契約並びに非契約運賃間の差額は、恣意的もしくは不合理でなく、不当に差別的でもなく、また同法にも違反しないと、事実によって、認定された—における委員会の命令によって中止された。この判定は、他の問題が後日の決定のために保留されたので、本貿易において契約運賃制を認可することゝならなかった。

(X) 一般指令第七十六号

North Atlantic Continental Freight Conference の二重運賃について調査が開始された後、一九五二年十一月十日付で、連邦海事委員会は一般指令第七十六号 (General Order 76) を公布した(註11)。

一般指令第七十六号は、契約運賃制の実施に関して劃期的な意義をもつ手続規則である。まずその制定の経過をたどってみよう。連邦海事委員会は、一九五二年七月三十一日付の連邦官報において、海運同盟の二重運賃採用に関する手続規則案の告示を發表した。委員会は、利害関係者に対して、告示の發表後三十日以内に、右規則案について書面による意見及び批判を提出する機会を与えたが、その後利害関係者の請求によって、その期限を同年九月十九日まで延期した。委員会は利害関係者の要請によって、同年十月十六日、委員会において意見聴取の機会を与えた。提出

された意見並びに批判及び口頭弁論を検討した後、本手続規則を採用した。利害関係者に与えられた意見聴取の期間及び機会を斟酌し、また二重運賃を採用する海運同盟の迅速かつ統一の取扱の必要性にかんがみて、委員会は本規則をその公布と同時に施行することが公益に合致すると認め、したがって本手続規則は、一九一六年の Shipping Act の第十五条、一九三六年の Merchant Marine Act の第二〇四条、及び行政手続法 (Administration Procedure Act) の第三条及び四条にしたがって、連邦官報掲載の日に施行するものとせられた。

つぎには、この一般指令第七十六号にはいかなる内容のものが規定されているか、これについて一瞥しよう。

これは (1) すでに二重運賃を実施している同盟、(2) すでに実施もしくは将来実施する二重運賃間の較差もしくは差額 (spread or differential) を拡大せんことを望む同盟及び (3) 二重運賃を採用せんことを望む同盟によって、委員会に届出られる情報に関する要件を示している。

(1) 本規則発効の日に、現に二重運賃 (contract/non-contract rates) を採用している運賃同盟は、連邦海事委員会に、本規則発効後九十日以内に、次項を含む申告 (statement) を提出するものとする。

(i) 同盟が二重運賃を始めて設定した期日

(ii) 百分率もしくは弗及び仙でもって表示した現行二重運賃間の較差もしくは差額

(iii) その貿易における現行二重運賃採用の理由と、同運賃間の現行較差もしくは差額の根拠
(iv) かゝる運賃に関する全契約書式の写し

(2) 現在もしくは将来、二重運賃を採用する運賃同盟は、連邦海事委員会に、かゝる運賃間の較差もしくは差額の拡大を開始する少なくとも三十日前に、つぎの項目を含む申告を提出するものとする。

(i) 百分率もしくは弗及び仙によって表示した較差もしくは差額の拡大額と総較差もしくは差額

(ii) 発効期日

(iii) 較差もしくは差額拡大の理由

(iv) 較差もしくは差額の、かゝる拡大に関する修正契約条項の書式の写し

(3) 本規則発効日以後、有効となる二重運賃を設定せんとする運賃同盟は、連邦海事委員会に、同運賃を開始する少なくとも三十日以前に、次項を含む申告を提出するものとする。

(4) 百分率もしくは弗及び仙によって表示する較差もしくは差額

(四) 発効期日

(ハ) その貿易における二重運賃採用の理由と、かゝる運賃間の較差もしくは差額の根拠

(ニ) これに関する全契約書式の写し

それについて二重運賃が以前実施されていたが、その後停止されている商品に対する二重運賃は、かゝる二重運賃が較差もしくは差額の拡大を行わず、かつ停止後十二ヶ月以内に、同盟によって再び実施される場合には、本項の意味における新規設定二重運賃とはみなされないものとする。

それゆえに、North Atlantic Continental Freight Conference 事件においては、連邦海事委員会は、判定を下したにもかゝらず、とくに一般指令第七十六号にしたがうよう要求した。

(9) 裁判所の判決

(一) United States Navigation Co. Inc. v. Cunard Steamship Co., Ltd., et al. (1932)

Shipping Act 制定後「一重運送契約に係る最初の司法事件は United States Navigation Co., Inc. v. Cunard Steamship Co., et al. である。(註12)

これはシャーマン反トラスト法及びクレイトン法違反として、被告運送人が契約運賃制を使用するのを禁止せしめんとする運送人の訴訟であった。被告は訴訟を却下するよう提議し、そしてその申請は受容られた。そして巡回裁判所によって追認された時、原告は移送命令 (writ of certiorari) を請求したけれども、最高裁判所はこれを拒否した。(4) 提訴された事項は、まず船舶院の管轄権内にあり、(四) 原告は行政的救済を請求したことがないから、地方裁判所は管轄権を有しない、これが移送命令の請求を拒否した理由であった。

最高裁判所は、契約運賃制の使用は違法であるとは宣言しないで、それを船舶院の審理に移すよう勧告して曰く、
「契約の形式はどうであろうとも、またそれが外見から判断して適法であれ、もしくは違法であれ、船舶院がまず事件を審理して判定する権限を有するよう議会が意図したことは疑いのないところである。裁判所がこのような審理及び判定に先だつて管轄権をとることは、船舶院の権限を奪い取ることになるであろう。さらにたとえ契約が外見から判断して明らかに良くななくても、随伴する事情をすべて考慮に入れることによってそれは、修正すれば持続することを認容されもしくは、許容されうることは可能である。」

(ii) *Swayne & Hoyt, Ltd., et al. v. United States* (1937)

本件は *Gulf Intercoastal Contract Rates* (1936) における商務長官の判定を取消すべく、同盟の起した上告審である(註13)。

これは契約運賃制問題について、劃期的な意義をもった判決であり、そして同制度の賛否両者によって同様に引用されている。上告理由は二つあって、(i) 商務長官は、二重運賃を取消す権限を有しないこと、(ii) 同運賃は、不当に偏頗であるという長官の認定を裏付けるにたる十分な証拠がないこと、これである。第一の主張を片づけた後、最高裁判所は、商務長官が同運賃を不当に偏頗であると認定した方法についての吟味に移った。

「契約の下に運送される商品に対する上告人の運賃と、非契約荷主に対する同一商品についての運賃間の差額は二つの運賃が同一のサービスと設備に対して課せられているがゆえに、一見したところ差別的であり、そして判定を請うて長官に提出された問題は、本運送に影響を及ぼす事情において、その差別取扱が不当もしくは不合理なりや否やということであった。」

と述べて、最高裁判所は、まず二重運賃は差別的であると認定した。

裁判所はついで、商務長官が、この差別取扱が不当であると、認定した方法を明らかにするとともに、将来の判定のためのルールを決めようとして曰く、

「現在の差別取扱が、不当もしくは不合理であるかを判定するにあたっては、その効力が同運送から他の運送人を締出すか否か、もしそうであれば、上告人が主張することく、その結果たるサービスの安定を伴う運賃の安定を確保するよう、それが作用したか否かを確かめ、またどちらの効果も発生すると認められるならば、前者の弊害と後者の利益とを比較考量することを、長官は要求された。」

最高裁判所は、商務長官の報告を引用して、一九三三年の *Intercostal Shipping Act* 制定の結果として、契約運賃制はなくても、サービスの安定と運賃の合理的な安定は確保されることに左袒した。契約運賃制使用の唯一の効力は、独占を創造するにあるという商務長官の報告を支持すべき証拠がある、これが裁判所の見解である。

長官が本件において、契約運賃制は違法とされている運賃延戻制と本質的に異ならないと認定したことに注目して最高裁判所は、つぎのような脚註を付している。

「海運及び漁業に関する下院委員会の報告書は、*Shipping Act* の第十四条において採択された運賃延戻しの禁止を、それは荷主を一群の定期船業者に継続的に束縛するよう作用し、またサービスの優秀性と規則性を確保するには、不必要である——相当数の同盟は、今日運賃延戻制なしに運営されている——ことを理由として、勧告した。同委員会は、契約運賃制は必ずしも運賃延戻制ほど完全には荷主を拘束しない——なんとすれば、それは既契約期間中に蓄積された差額を没収するぞと脅して、一定期間その一手運送を強制し、同運送人に継続的に依存せしめるものでないからである——ことを認めた。したがって同委員会は、契約運賃制を全面的には非難しなかった。法律の方針は、本件の事情におけるがごとく、契約運賃制が實際独占をもたらすよう作用しているとみなされなければならないところでは、まさしく適用されよう。」

これを要するに、最高裁判所は、*Swayne & Hoyt* 事件において、契約運賃制は、それ自体として *Shipping Act* によって禁止されていないと判決を下し、さらに同制度の使用に関連して、契約運賃制が認可さるべき基準、すなわち (i) 同制度がその貿易から外部競争を締出す傾向があるか否かを判定すること、(ii) もしそうであれば、その使用は同貿易に不利益よりも一般的にむしろ有利であるか否かを決定すること、を引出した。

(iii) *Isbrandtsen Co., Inc. v. United States* (1951)

一九四八年、合衆国ニューヨーク南部地区地方裁判所において、イスブランチェン社は、東航並びに西航北大西洋同盟が契約運賃制を設定するのを差止め、また同盟の協定を認可した海事委員会の命令を、その協定の認可によって契約運賃制の採用が認められるかぎり、取消すことを請求した(註14)。

イスブランチェン社が、同協定の妥当性を難詰する異議申立を海事委員会に提出することを条件として、停止命令が与えられた。それによってイスブランチェン社は、同盟の基本協定の中、契約運賃制を採用する権限を授けることを意図する部分は、*Shipping Act* の第十四条及び第十五条によって違法であるとの宣言を請求する異議申立を行った。これは連邦海事委員会によって審理され、その判定は、*Isbrandtsen Co. v. North Atlantic Continental Freight Conference, et al.* (1950) において報告された。委員会はこの異議申立を却下したが、しかしながら、委員会はこの命令を基とするイスブランチェン社の控訴は、*Isbrandtsen v. United States* (1951) において支持された。イスブランチェン社は、契約運賃制は、*Shipping Act* の第十四条第一項第三号に違反して、本来差別的でまた報復的であり、それゆえに、同法の第十五条によって海事委員会によって認可されえないと主張したけれども、同地方裁判所は、契約運賃制はそれ自体として違法であると認定することを拒絶した。しかしながら同裁判所は、契約並びに非契約運賃間の差額もしくは較差は、恣意的に達せられたと暗に認定したにもかゝらず、同制度を不当に差別的かつ不公平でないとして、委員会が認可したことは誤っているという理由で、永久的禁止命令を発した。

(iv) *Far East Conference v. United States* (1952)

本件において検事総長 (*Attorney General*) は「同盟が契約運賃制を採用するのを禁止する訴訟を提起した(註15)。連邦海事委員会が、排他的な管轄権を有しているがゆえに、却下すべきであるとの申請は、地方裁判所によって受容れられなかった。しかしながら最高裁判所は、契約運賃制を認可する権限を委員会には有しないと検事総長は、主張

したけれども、地方裁判所の判決を取消した。

(7) *Isbrandtzen, Co., Inc. v. United States* (1954)

一九五二年十二月二十四日、*Japan-Atlantic and Gulf Freight Conference* は一般指令第七十六号によって契約運賃制を設定せんとする申告を提出した(註16)。

同制度に対する抗議において、イスブランチュン社は、審理とそれが終了するまで、同制度の停止を請求した。これに対して連邦海事委員会は、審理はこれを許可したが、しかしながら、二重運賃間の差額は恣意的、不合理もしくは、不当に差別的であり、あるいは同制度の設定は、不当に差別的もしくは不公正、もしくは合衆国の商業に有害であり、またはイスブランチュン社に、回復できない損害を惹起すように思われないと述べて、契約運賃制の開始を停止することを拒否した。

イスブランチュン社の申請に基づいて、合衆国コロンビア地区高等裁判所は、一九五三年一月二十一日、委員会の命令の暫定的停止命令を与え、またその後、命令の中、同制度の設定を認可せんとする部分に対して、暫定的停止命令を発した。同裁判所は、さらに委員会の命令のその部分を取り消し、また委員会の特別認可をうる前に、同盟が契約運賃制を実施するのを禁止した。同制度を採用する協定は、運賃を決定する権限をゆだねる基本同盟協定における一条項の権限範囲を越えており、そして *Shipping Act* の第十五条による委員会の特別認可以前には実施しえないという考えがその理由である。この事件が *Isbrandtzen Co., Inc. v. United States* である。

(註1) 北米合衆国には、海運業の活動を取締る目的をもった一連の政府海事行政機関が存在しているが、その最初のものは、一九一六年の *Shipping Act* によって、独立機関として創設された船舶院 (*Shipping Board*) である。

一九三三年、船舶院は商務者に移されて船舶局 (*Shipping Board Bureau*) と改称され、同院が所有していたほとんど同様な取締権能を行使した。

その後合衆国の商船問題が徹底的に調査されて、一九三六年に Merchant Marine Act の制定を見た。同法によって独立機関として海事委員会が設立され、補助金計画並びに規制の責務をゆだねられた。

第二次世界大戦中、海事委員会を補充する目的で戦時海運管理局 (War Shipping Administration) が新設されたが、一九四六年同局は廃止され、その権能は海事委員会に移管された。

一九四七年ないし五〇年、海事委員会の権能に検討が加えられ、その司法的並びに規制的功能は、独立の機関に委託され、運航並びに補助機能は、商務省内の行政機関に与えらるべきことが勧告された。一九五〇年に通過した再編成計画二一 (Reorganisation Plan 21) によって、この勧告は実施された。同法は連邦海事委員会 (Federal Maritime Board) と海運管理局 (Maritime Administration) を商務省の中に設立し、その司法的並びに規制の責務は前者に、運航並びに助成責務は後者にゆだねられた。

Daniel Marx : International Shipping Cartels, 1953. p.105.

Alexander D. Calhoun Jr. of Graham, James & Rolph : Recent Development in the Regulation of Ocean Carriers in the Foreign Commerce of the United States, pp. 1~2.

(註2) Brief of Trans-Pacific Freight Conference of Japan, pp. 61~62.

Report of the Board in the Matter of the Statement of Japan-Atlantic and Gulf Freight Conference (1955.12) p.23.

(註3) Brief of Trans-Pacific Freight Conference of Japan, pp. 62~64.

Report of the Board in the Matter of the Statement of Japan-Atlantic and Gulf Freight Conference, p.24.

(註4) Brief of Trans-Pacific Freight Conference of Japan, pp. 65~66.

Report of the Board in the Matter of the Statement of Japan-Atlantic and Gulf Freight Conference, p.24.

(註5) Brief of Trans-Pacific Freight Conference of Japan, pp. 67~68.

(註6) Report of the Board in the Matter of the Statement of Japan-Atlantic and Gulf Freight Conference

nce, pp. 26~27.

(註7) Brief of Trans-Pacific Freight Conference of Japan, pp. 68~70.

(註8) Brief of Trans-Pacific Freight Conference of Japan, pp. 70~71.

(註9) Brief of Trans-Pacific Freight Conference of Japan, pp. 71~73.

Report of the Board in the Matter of the Statement of Japan-Atlantic and Gulf Freight Conference, pp. 27~28.

(註10) Report of the Board in the Matter of the Statement of Japan-Atlantic and Gulf Freight Conference, pp. 29~30.

(註11) Title 46-Shipping Chapter II—Federal Maritime Board General Order 76, Federal Maritime Board, Department of Commerce

General Order 76 Steamship Conferences Using Contract / Non-Contract Rates Report of the Board, Federal Maritime Board

(註12) Brief of Trans-Pacific Freight Conference of Japan, pp. 74~75.

(註13) Brief of Trans-Pacific Freight Conference of Japan, pp. 76~78.

(註14) Report of the Board in the Matter of the Statement of Japan-Atlantic and Gulf Freight Conference, pp. 27~29.

(註15) Report of the Board in the Matter of the Statement of Japan-Atlantic and Gulf Freight Conference, p. 30.

(註16) Report of the Board in the Matter of the Statement of Japan-Atlantic and Gulf Freight Conference, pp. 30~31. (完)

(附記)

本稿は、一論文としての体裁をとるのえるために、拙著「契約運賃制論—海運同盟の一研究—」(春秋社)より第三章第二節の一部を再録したものである。